



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 255]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 28, 2017/आषाढ़ 7, 1939

No. 255]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 28, 2017/ASADHA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 2 जून, 2017

सं. टीएएमपी/59/2016-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) द्वारा, केओपीटी में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में संचालित व नियंत्रित, सूखी बल्क कार्गो के संबंध में, प्रदर्शन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, लंगर शुल्क के संबंध में दरों के पैमाने में संशोधन करने के लिए किए गए अनुरोध को निम्नलिखित आदेश द्वारा निपटाता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी/59/2016 – केओपीटी

कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मई, 2017 के इस 24 वें दिन पारित)

यह आदेश, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) द्वारा, स्केल ऑफ़ रेट्स (एसओआर) जो प्रदर्शन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकरेज शुल्क जो, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में केओपीटी पर हस्तारित सूखी बल्क कार्गो के संबंध में, संबंधित मूल्यों में संशोधन के लिए किए गए अनुरोध से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी / 59/2016-केओपीटी दिनांक 4 जनवरी, २०१७, के अनुसार केओपीटी के एचडीसी में संचालित सूखी बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकरेज शुल्क के लिए केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का निपटारा कर दिया है। तदनुसार, केओपीटी के एचडीसी में सूखी बल्क कार्गो के संबंध में प्रदर्शन मानदंडों के लिए प्रोत्साहन और जुर्माना आधारित को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं 38 के माध्यम से 31 जनवरी, 2017 अधिसूचित किया गया था और संदर्भ में मामले पर विस्तृत आदेश 21 फरवरी, 2017 को भारत के राजपत्र में गजट नंबर 62 से अधिसूचित किया गया था।

3. इस पृष्ठभूमि में, केओपीटी के एचडीसी में सूखी बल्क कार्गो के संबंध में माल के संचालन के लिए प्रोत्साहन और जुर्माना आधारित के सम्बन्ध में केओपीटी ने 11 अप्रैल, 2017 के अपने पत्र के माध्यम से, एसओआर से क्लॉज 2.3 को हटाने के लिए अनुरोध किया था। केओपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियाँ निम्नानुसार हैं:

- (i). इससे पहले, टीएएमपी द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी / 59/2016-केओपीटी ने 3 नवंबर, 2016 को प्रदर्शन और जुर्माना या प्रोत्साहन मानदंडों के साथ-साथ 1 अक्टूबर, 2016 से एंकरेज शुल्क या पेनल शुल्क लगाने के तदर्थ अनुमोदन की अनुमति दी थी।
- (ii). इसके बाद, केओपीटी के बोर्ड के अनुमोदन के संदर्भ में, केओपीटी ने 20 दिसंबर, 2016 और 17 फरवरी, 2017 के पत्रों के माध्यम से माल नौका पॉइंट पर जहाजों को सुस्ताने के लिए दंडात्मक आरोप वापस लेने का आदेश देने का अनुरोध किया है।
- (iii). हालांकि, टीएएमपी के 20 मार्च, 2017 के अंतिम आदेश में यह देखा गया है, कि जहाजों को नौका पॉइंट्स पर सुस्ताने के लिए, कहे गए पेनल शुल्क, साथ ही सागोर (जो केओपीटी का एक नौका पॉइंट्स भी है) को शामिल किया गया है।
- (iv). उपरोक्त संदर्भ में, यह कहा गया कि एचडीसी बाध्य पोत का ईडन चैनल से अनिवार्य संचलन के माध्यम की वजह से, हल्दिया बाध्य पोत के लिए सोगर पर नौका आपरेशन की संभावना कम से कम कर दिया गया है। इसके अलावा, नौका पॉइंट्स (सोगर समेत) में जहाजों के सुस्ताने का मुख्य कारण, पर्याप्त नौकाओं की अनुपलब्धता है, जिसके ऊपर जहाज का कोई नियंत्रण नहीं है। नौका ऑपरेटर्स आमतौर पर हल्दिया, डायमंड हार्बर और कोलकाता के लिए नौकाओं की तैनाती कर रहे हैं और केओपीटी के कोलकाता डॉक सिस्टम्स में नौकाओं से बहुत धीमी गति से डिस्चार्ज ऑपरेशन के कारण, नौकाओं की टर्न राउंड टाइम बहुत अधिक है, जो अंततः सोगर में जहाजों को सुस्ती में ले जाता है इस प्रकार, जहाजों पर नौका पॉइंट्स पर दंडात्मक शुल्क की लेवी, केओपीटी के माध्यम से यातायात के विकास के लिए हानिकारक होगी।
- (v). 24 नवंबर, 2016 को कोलकाता में आयोजित टीएएमपी की संयुक्त सुनवाई में भी चर्चा हुई, जिसमें केओपीटी द्वारा स्वीकार किया गया था कि सोगर और अन्य नौका पॉइंटों में जहाजों को सुस्ताने के लिए दंड शुल्क को केओपीटी के प्रस्ताव से वापस ले लिया जाएगा।
- (vi). इसके बाद, 29 मार्च, 2017 को आयोजित अपनी बैठक में न्यासी बोर्ड ने पूरे खंड 2.3 को हटाने की मंजूरी दे दी थी। (पहले के प्रस्ताव से सागोर और केओपीटी के अन्य नौका पॉइंट्स पर जहाजों को सुस्ताये जाने के लिए दंडात्मक शुल्क की लेवी से संबंधित) [इस संबंध में बोर्ड का प्रस्ताव केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।]

(vii). उपरोक्त के प्रकाश में, टीएएमपी से, अनुच्छेद 2.3 को आदेश संख्या टीएएमपी / 59/2016-केओपीटी दिनांक 9 फरवरी, 2017 से रद्द करने के लिए उपयुक्त आदेश पास करने का अनुरोध किया गया है जो एचडीसी में सूखी थोक माल को संभालने के लिए प्रदर्शन, प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकरेज शुल्क के लिए आदेश के संबंध में हैं।

4.1. केओपीटी द्वारा बनाई गई प्रस्तुतियाँ के संबंध में, यह कहना है कि जब केओपीटी ने शुरू में केओपीटी में एचडीसी में संचालित सूखी बल्क कार्गो के संबंध में प्रदर्शन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकरेज शुल्क का प्रस्ताव सितंबर, 2016 में लेकर आया था, केपीटी ने अपने प्रस्ताव में "सौगर" और "अन्य नौका पॉइंट्स" में जहाजों को सुस्ताने के लिए जुर्माना लगाने का प्रस्ताव दिया था, जहां जहाजों को हल्दिया ड्राफ्ट को प्राप्त करने के लिए अपने माल को हल्का करने की योजना है, जैसा कि नीचे दिया गया है

"2.3. इसके अलावा, सौगर और अन्य मालनौका प्वाइंट्स में जहाजों को सुस्ताने के लिए निम्नलिखित दरों पर जुर्माना लगाने का भी प्रस्ताव दिया गया है, जहां पोत हल्दिया के मसौदे को प्राप्त करने के लिए अपने माल को हल्का करने के लिए निर्धारित हैं।

आइडलिंग टाइम	लागू दंड शुल्क
पहले 48 घंटों के लिए	वेसल्स को सुस्ताने के लिए उपयुक्त लागू बर्थ किराया प्रभारों का 25% एस ओ आर के अनुसार, हर घंटे या उसके किसी भाग के लिए।
48 घंटे से अधिक	वेसल्स को सुस्ताने के लिए उपयुक्त लागू बर्थ किराया प्रभारों का 50% एस ओ आर के अनुसार, हर घंटे या उसके किसी भाग के लिए।

4.2. हालांकि, बाद में, 20 दिसंबर, 2016 के अपने पत्र के माध्यम से बंदरगाह ने हल्दिया की सीमा में आने वाले जहाजों के लिए "मॉल नौका पॉइंट्स" पर जहाजों को सुस्ताने के लिए दंडात्मक शुल्क को वापस लेने का निर्णय लिया था, जो कि संयुक्त सुनवाई के दौरान उपयोगकर्ताओं द्वारा नौकाओं की उपलब्धता की बाधाएं और एचडीसी में समर्पित नौका हैंडलिंग की सुविधा के अभाव के कारण में दिए गए तर्कों को स्वीकार करते हुए किया गया था।

4.3. यह उल्लेखनीय है कि "माल नौका पॉइंट्स" पर जहाजों के सुस्ताने के दंड शुल्क को वापस लेने के लिए अनुरोध करते समय, केओपीटी ने, न तो उन जहाजों के माल नौका पॉइंट्स पर सुस्ताने के लिए दंड के शुल्क के भुगतान के प्रावधान के विलोपन को दर्शाते हुए दरों के स्केल का कोई भी मसौदा प्रस्तुत नहीं किया था और न ही विशेष रूप से क्लॉज 2.3 को हटाने के लिए अनुरोध किया था, जैसा कि अब पोर्ट द्वारा प्रस्तावित है

4.4. तदनुसार, केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, "नोट के हिस्से" और अन्य माल नौका प्वाइंट्स जहां जहाज अपने कार्गो को हल्का करके, हल्दिया मसौदे को प्राप्त करने के लिए के लिए निर्धारित हैं, जैसा कि पहले पोर्ट द्वारा प्रस्तावित किया गया था, एसओआर दृश्य में, 4 जनवरी, 2017 के आदेश द्वारा हटा दिया गया था, जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

"2.3. इसके अलावा, सौगर में जहाजों को सुस्ताने के लिए निम्नलिखित दरों पर जुर्माना भी लगाया गया है।

आइडलिंग टाइम	लागू दंड शुल्क
पहले 48 घंटों के लिए	वेसल्स को सुस्ताने के लिए उपयुक्त लागू बर्थ किराया प्रभारों का 25% एस ओ आर के अनुसार, हर घंटे या उसके किसी भाग के लिए।
48 घंटे से अधिक	वेसल्स को सुस्ताने के लिए उपयुक्त लागू बर्थ किराया प्रभारों का 50% एस ओ आर के अनुसार, हर घंटे या उसके किसी भाग के लिए।

4.5. यह इस पृष्ठभूमि में है कि केओपीटी ने अब दरों के स्केल से पूरे क्लॉज 2.3 को हटाने का प्रस्ताव दिया है जो कि मालनौका प्वाइंट्स में जहाजों को सुस्ताने के लिए दंड के आरोपों के लिए निर्धारित किया गया था, इस आधार पर कि जहाजों पर मालनौका प्वाइंट्स पर लगाए गए पेनल चार्जेज, केओपीटी द्वारा यातायात के विकास के लिए हानिकारक होंगे।

4.6. केओपीटी द्वारा बनाई गई प्रस्तुतियाँ से, यह देखा जाता है कि सागर भी एक मालनौका प्वाइंट है, और यह कि बंदरगाह अब सभी मालनौका पॉइंटओ, सौगर सहित पर पेनल शुल्क प्रावधानों के लागू होने के पूरे प्रावधान को नष्ट करने की इच्छा रखता है।

4.7. यह ध्यान में रखते हुए कि बंदरगाह द्वारा क्लॉज 2.3 को हटाने का अनुरोध उपयोगकर्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर आधारित है और यह दर्शाता है कि प्रस्तावित विलोपन को केओपीटी के न्यासियों के बोर्ड की मंजूरी है, यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध, दरों के अधिसूचित स्केल से धारा 2.3 को हटाने के लिए प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए इच्छुक है, इस प्रकार, उपर्युक्त कारणों के लिए, क्लॉज 2.3 को एसओआर द्वारा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना, एंकोरेज शुल्क जो कि एचपीसी में केओपीटी में हस्तारित सूखी बल्क कार्गो, आदेश संख्या टीएएमपी / 59/2016-केओपीटी दिनांक 31 जनवरी, 2017 के अनुसार अधिसूचित है, को हटा दिया गया है। तदनुसार, क्लॉज 2.3 को हटाने के बाद, जैसा कि केओपीटी द्वारा प्रदर्शन मानदंड आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना एंकोरेज शुल्क सूखी बल्क कार्गो एचडीसी पर केओपीटी में हस्तारित के संबंध में प्रस्तावित किया गया था एसओआर में संशोधन किया गया, जो अनुलग्नक के रूप में संलग्न है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./119/17]

अनुलग्नक

हल्दिया डॉक कंप्लेक्स(एचडीसी) की प्रासंगिक बर्थों पर पारंपरिक रीति से ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन/अर्थ दंड हेतु निष्पादन मानकों की अनुसूची तथा रिपोर्टिंग स्टेशनों/लाइटरेज प्वायंटों पर एंकोरेज प्रभार का लगाया जाना

1. एचडीसी पर विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो के लदान/उत्तरायी के लिए निष्पादन मानक।

1.1 निष्पादन मानक :-

1.1.1 पोतों के गियरों का प्रयोग करते हुए परंपरागत पद्धति से ड्राई बल्क कार्गो की उत्तरायी के लिए मानकों के निर्धारण के लिए क्रेन के प्रति घंटा औसत फेरों और उठान कार्य के लिए क्रमशः 12 और 0.75 पर विचार किया गया है क्योंकि ड्राई बल्क कार्गो वाहक पोत, ड्राफ्ट की प्रतिबद्धताओं के कारण पूरे भार के 35 से 40 प्रतिशत मात्रा के साथ ही एचडीसी पर आते हैं।

1.1.2. एचडीसी के प्रासंगिक बर्थों पर पोतीय क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क वस्तुओं का औसत पोत दिवसीय उत्पादन प्रति पोत 4 क्रेन और 22.5 कार्य घंटे प्रति दिन की दर से इस प्रकार होंगे:

क्रम सं.	वस्तु	औसत क्रेन फेरे/घंटा	प्रति पोत क्रेनों की सं.	सीबीएम में ग्रेव का आकार	कार्य निष्पादन मानक
					आरंभ होने की तिथि से प्रथम वर्ष के लिए पोत दिवसीय उत्पादन (मी. टनों में प्रति पोत/ दिन)
1.	कोयला	12	4	12	6225
2.	मेट कोक	12	4	12	5850
3.	चूना पत्थर	12	4	12	10275
4.	मैंगनीज़ अयस्क	12	4	10	7350
5.	लौह अयस्क	12	4	8	9750
6.	खाद	12	4	12	6000
7.	सीमेंट लिंकर	12	4	12	10950
8.	जिप्सम	12	4	12	10950

1.2 अर्थदंड/प्रोत्साहन

1.2.1 पोत के बर्थ में रुकने की अवधि की गणना उपयुक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के अनुसार की जाएगी।

1.2.2 बर्थ में रुकने के निर्धारित समय का लक्ष्य प्राप्त न करने पर या प्राप्त करने पर अर्थ दंड/या प्रोत्साहन निम्न प्रावधानों के अनुसार लागू होंगे।

- यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय से अधिक परंतु 5 प्रतिशत से कम समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए कोई प्रभार या प्रोत्साहन लागू नहीं होगा।
- यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय के अधिक 5 प्रतिशत से अधिक समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए अतिरिक्त घंटों के लिए कार्य पूरा होने तक सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा किराया प्रभार लागू होगा।
- यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय के 5 प्रतिशत से कम समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए प्रत्येक अतिरिक्त प्रति घंटा बचत के लिए बर्थ किराया प्रभार प्रोत्साहन दिया जाएगा।

नोट: अर्थदंड/प्रोत्साहन के बारे में प्रावधान संबंधी नोट

- अर्थ दंड प्रोत्साहन के लिए अवधि की गणना हेतु घंटे का कुछ भाग पूर्ण घंटे के तौर पर माना जाएगा।
- पोत द्वारा प्राप्त वास्तविक कार्य-निष्पादन मानकों की गणना के लिए पोत से संबंधित, मौसम से संबंधित कारणों से कार्य में रुकावट को नहीं गिना जाएगा। ऐसे कारणों का विवरण नीचे दिया जाता है:-
 - पत्तन में कार्य न होना/पत्तन के उपकरणों की अनुपलब्धता के कारण
 - मौसम संबंधी रुकावट।
 - पत्तन के कारण पोतों की बर्थ में अदला बदली।
 - प्रत्येक ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए अधिकतम ड्राफ्ट अवधि 30 मिनट।
 - किसी अन्य कारण से कार्य रुकने पर होने वाली क्षति को बोर्ड के अनुमोदन से निष्पादन मानकों की परिधि से बाहर रखा जाएगा।

2. रिपोर्टिंग स्टेशनों/लाइटरेज प्वायंटों पर एंकरेज/अर्थ दंड

2.1. पोत की पुकार और पत्तन द्वारा पॉयलटों के आबंटन से पश्चात भी पोत, पोतीय/निर्यातक के कारण पत्तन या लाइटरेज प्वायंट पर आने से मना करता है तो पत्तन द्वारा निम्न दरों से एंकरेज प्रभार लिया जाएगा:

अकार्य समय	लागू अर्थदंड
पुकार के पश्चात् प्रथम 48 घंटे	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 10 प्रतिशत
प्रथम 48 घंटे के पश्चात् 96 घंटे तक	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा तक की अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 25 प्रतिशत
96 घंटे के पश्चात्	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा तक की अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 50 प्रतिशत

2.2 पोत की पुकार के समय से पॉयलट के पोत पर आने तक के मध्य का समय अकार्य अवधि मानी जाएगी।

2.3. अकार्यपूर्ण अवधि का रिकार्ड हार्बरमास्टर (रीवर) केओपीटी द्वारा रखा जाएगा क्योंकि संबंधित बिल केडीएस द्वारा तैयार किए जाते हैं।

2.4. तथापि, पत्तन, किन्हीं विशेष परिस्थितियों में एंकरेज प्रभार से छूट प्रदान कर सकता है जिसके लिए अध्यक्ष का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

3. यथोक्त, निर्दिष्ट निष्पादन और अर्थदंड प्रोत्साहन मानक और एंकरेज/अर्थदंड 01 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी माने जाएंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 2nd June, 2017

No. TAMP/59/2016-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the request made by Kolkata Port Trust (KOPT) for amending the Scale of Rates relating to prescription of Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex at KOPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/59/2016- KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 24th day of May, 2017)

This Order relates to a request made by Kolkata Port Trust (KOPT) for amending the Scale of Rates (SOR) relating to prescription of Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT.

2. This Authority vide its Order No. TAMP/59/2016-KOPT dated 4 January, 2017 has disposed of the proposal received from KOPT for Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect

of Dry Bulk Cargo handled at HDC of KOPT. Accordingly, the Performance norms based Incentive and Penalty for cargo operations in respect of Dry Bulk Cargo at HDC of KOPT was notified in the Gazette of India on 31 January 2017 vide Gazette No. 38 and the detailed Order on the matter in reference was notified in the Gazette of India on 21 February, 2017 vide Gazette No. 62.

3. In this backdrop, the KOPT vide its letter dated 11 April 2017 requested this Authority to delete Clause 2.3 from the SOR prescribing the Performance norms based Incentive and Penalty for cargo operations in respect of Dry Bulk Cargo at HDC of KOPT. The submissions made by KOPT are as follows:

- (i). Earlier, TAMP vide Notification No. TAMP/59/2016-KOPT dated 3 November 2016 had granted ad-hoc approval of performance & penalty or incentive norms as well as levy of anchorage or penal charges from 1 October, 2016.
- (ii). Subsequently, in terms of approval of the KOPT's Board, KOPT vide its letters dated 20 December, 2016 and 17 February, 2017 has requested to pass an Order for withdrawing the penal charges for idling of vessels at the lighterage points.
- (iii). However, in the final Order dated 20 March, 2017 of TAMP it is seen that the said penal charges for idling of vessels at the lighterage points as well as Saugar (which is also a lighterage point of KOPT) has been included.
- (iv). In the above context, it is stated that due to compulsory movement of HDC bound vessels through Eden Channel, the possibility of lighterage operation at Saugar for Haldia bound vessel has been minimized. Further, the primary reason for idling of ships at lighterage points (including Saugar) is non-availability of adequate barges over which vessel has no control. The barge operators are deploying barges commonly for Haldia, Diamond Harbour and Kolkata and due to very slow discharge operation from barges at Kolkata Dock Systems of KOPT, the Turn Round Time of the barges are very high which ultimately leads to idling of vessels at Saugar and other lighterage points. Thus, levy of penal charges at the lighterage points on the vessels will be detrimental to the growth of traffic through KOPT.
- (v). The aforesaid constraints were also discussed in the joint hearing of TAMP held at Kolkata on 24 November, 2016 wherein it was submitted by KOPT that penal charges for idling of vessels at Saugar and other lighterage points will be withdrawn from the proposal of KOPT.
- (vi). Subsequently, the Board of Trustees in its meeting held on 29 March, 2017 had approved deletion of the entire clause 2.3. (relating to levy of penal charges for idling of ships at Saugar and other lighterage points of KOPT) from its earlier proposal. [The Board Resolution in this regard is furnished by KOPT.]
- (vii). In light of the above, TAMP is requested to pass appropriate Order for deletion of Clause 2.3. from the Order No. TAMP/59/2016-KOPT dated 9 February, 2017 in respect of Norms for Performance, Incentive / Penalty, Anchorage Charges for handling dry bulk cargo at HDC.

4.1. With regard to the submissions made by KOPT, it is to state that when the KOPT had initially come up with a proposal for prescription of Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC at KOPT in September 2016, the KOPT in its proposal had proposed to impose penalty for idling of vessels at "Saugar" and "other lighterage points" where the vessels are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft, as given below:

- "2.3. In addition, penalty is also proposed to be imposed at the following rates for idling of vessels at Saugar and other lighterage points where the vessel(s) are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft.

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof.
More than 48 hours	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for the entire period.

4.2. However, subsequently, the port vide its letter dated 20 December, 2016 had chosen to withdraw the levy of penal charges for idling of vessels on “lighterage points” for Haldia bound vessels, conceding to the points made by the users during the joint hearing and also due to the constraints of availability of barges and absence of dedicated barge handling facilities at HDC.

4.3. It is noteworthy that while requesting for withdrawal of the levy of penal charges for idling of vessels on “lighterage points”, the KOPT had neither furnished any draft Scale of Rates reflecting deletion of the provision of the levy of penal charges for idling of vessels on “lighterage points”, nor had it specifically requested for deletion of Clause 2.3, as now proposed by the Port.

4.4. Accordingly, based on the proposal of the KOPT, the portion of the note “and other lighterage points where the vessel(s) are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft”, as earlier proposed by the Port was deleted in the SOR vide Order dated 4 January, 2017, as shown below:

“2.3. In addition, penalty is also proposed to be imposed at the following rates for idling of vessels at Saugar.

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof.
More than 48 hours	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for the entire period.

4.5. It is in this backdrop that the KOPT has now proposed for deletion of entire Clause 2.3 from the Scale of Rates prescribing penal charges for idling of vessels at lighterage points, on the ground that levy of penal charges at the lighterage points on the vessels will be detrimental to the growth of traffic through KOPT.

4.6. From the submissions made by KOPT now, it is seen that Saugar is also a lighterage point and that the port wishes now to delete the entire provision regarding levy of penal charges on lighterage points including Saugar.

4.7. Considering that the request made by the port to delete Clause 2.3 is based on the request made by the users and noting that the proposed deletion has the approval of the Board of Trustees of KOPT, this Authority is inclined to accede to the request made by KOPT for deletion of Clause 2.3 from the notified Scale of Rates. Thus, for the reasons given above, Clause 2.3 is deleted from the SOR prescribing Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC at KOPT, notified vide Order no. TAMP/59/2016-KOPT on 31 January 2017. Accordingly, amended SOR after deletion of Clause 2.3 as proposed by KOPT prescribing Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC at KOPT is attached as **Annex**.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./119/17]

Annex**SCHEDULE OF PERFORMANCE NORMS FOR INCENTIVE/ PENALTY FOR HANDLING OF DRY BULK CARGO BY CONVENTIONAL METHOD AT RELEVANT BERTH(S) OF HALDIA DOCK COMPLEX (HDC) AND LEVY OF ANCHORAGE CHARGES AT THE REPORTING STATIONS/ LIGHTERAGE POINTS:****1. Performance norms for loading / unloading of various dry bulk cargo at HDC****1.1. Performance norms:-**

- 1.1.1. For fixation of performance norms for unloading of dry bulk cargo in conventional methods using ship's gears the average crane cycles per hour and average picking factor have been considered as 12 and 0.75 respectively as dry bulk cargo carrying vessels are always calling HDC with 35% to 40% of the full load quantity due to draft constraints.
- 1.1.2. In the above premises, the average ship day productivity of various dry bulk commodities handled through ship's cranes at relevant berth(s) of HDC, considering four working cranes per vessel and 22.5 hours working time per day, will be as given below:

Sr. No.	Commodity	Average crane cycles per hour	No. of cranes per vessel	Grab size in CBM	Performance Norms
					Ship-day productivity for the first year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)
1	Coal	12	4	12	6225
2	Met Coke	12	4	12	5850
3	Limestone	12	4	12	10275
4	Manganese Ore	12	4	10	7350
5	Iron Ore	12	4	8	9750
6	Fertilizer	12	4	12	6000
7	Cement linker	12	4	12	10950
8	Gypsum	12	4	12	10950

1.2. Penalty/Incentive:-

- 1.2.1 The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mention above.
- 1.2.2. For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as per the provision given below:
- It the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty / incentive will be levied / paid.
 - In case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation.
 - In cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved.

Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:

- For the purposed of calculation of time for computation of penalty / incentive, fraction of an hour will be considered as full hour.

- (ii). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions are listed below:
- (a). Breakdown / non-availability of port provided equipment at berth.
 - (b). Weather related stoppage.
 - (c). Shifting of ships between berth on account of port.
 - (d). Time consumed for each draft surveys upto a maximum period of 30 minutes.
 - (e). Time lost due to stoppage of work for any other reasons will be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.

2. Levy of Anchorage/ penal charges at the reporting stations / lighterage points:

- 2.1. Even after calling the vessel and allocation of pilots by port, the vessel refuses to call at the port or lighterage point due to the reasons attributable to the vessel/ exporter, then Anchorage charges will be levied by port at the following rates:

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours after calling the vessel	10% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 48 hours & upto 96 hours	25% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called

- 2.2. Idling period is to be considered from the time when the vessel is initially called till actual pilot boarding time.
- 2.3. The record pertaining to idle time will be maintained by Harbour Master (River), KOPT, since the related bills are raised from KDS end.
- 2.4. However, the port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstance and the same will require approval of the Chairman.
3. The performance and penalty/ incentive norms as specified above and levy of anchorage/ penal charge as specified above will be effective from 1 October, 2016.